PiroStar

Bénéteau Oceanis 343 Clipper

Procedimientos

Emergencias:
Via Radio = DISTRESS (llamada automática)
y/o Canal 16 de VHF / (2.182 kHz en HF)

Salvamento Marítimo: 900 202 202

nº MMSI: 224 351 440

Seguro: Mapfre familiar
póliza nº 0631271022013/000
Tfno: 902 136 524

Previo al embarque

Vestuario

Para la temporada de verano se recomienda un vestuario amplio, cómodo y ligero, que sea de fácil y rápido secado, que no importe si se moja.

Con independencia de las modas, son preferibles pantalones largos y camisas o blusas de manga larga, así podemos evitar el uso de protectores solares u otro tipo de productos cosméticos, con dos ventajas añadidas:

¿Ha pensado Vd. cuantos litros de aceites y otros productos cosméticos se pueden usar y disolverse en el agua de una playa? - A solo 10 cm^3 por persona y día significan un litro cada 100 personas o lo que es lo mismo, más de 500 litros de potingues disueltos en el agua en un día normal de verano (pruebe el efecto de cuatro gotillas de un spray aceitoso en la bañera de su casa)

Con independencia de los criterios ecológicos, también están los considerandos de tipo económico, nada despreciables por el elevado precio de algunos productos cosméticos.

El vestuario podemos completarlo con sombrero o pamela de ala ancha y gafas de sol preferiblemente polarizadas para reducir los efectos de la refracción del sol.

En el mar, tras la puesta del sol, la sensación térmica baja rápidamente, por lo que es aconsejable preveer algo de ropa de abrigo, especialmente en invierno.

Calzado

Este es el punto más polémico del vestuario, algunos armadores prohíben que se suba a bordo calzados y obligan a que cualquier persona que quiera subir a bordo se descalce previamente.

Esto es debido a que el casco del barco, de color blanco, se mancha fácilmente, la suela de los zapatos es normal que no esté limpia (chicles, piedrecillas y otros restos son pisados y arrastrados con las suelas) las suelas de goma negras o de color, aun estando limpias manchan fácilmente el casco de la embarcación.

Y el problema no es que se manche el casco, el problema es que para la limpieza del casco solo podemos usar agua; no se pueden usar detergentes que terminarían cayendo al agua del puerto, con los efectos negativos previsibles. Hay que tener en cuenta que el Club Náutico de Gandia es un puerto dentro de otro puerto, por lo que la renovación del agua se realiza muy lentamente y entre todos hemos de procurar mantener las aguas del puerto lo más limpias posibles.

En consecuencia nuestras recomendaciones son:
Subir al barco descalzos o con calcetines; zapatos y zapatillas solo se permiten aquellas de suela blanda, limpia y de color claro (la suela más recomendable sería de material tipo silicona o similar de color crema)

Recientemente han aparecido en ei mercado unas zapatillas de alguna espuma sintética que tienen un ligero parecido al calzado habitual usado en hospitales y que son muy adecuadas para ser usadas a bordo ya que protegen los pies y no manchan. En el barco tenemos a su disposición algunos juegos de estas zapatillas (son fácilmente lavables en lavadora)

Maletas

Hay que considerar que cualquier barco es un espacio reducido, maletas rígidas o bolsas de viaje con sistemas de ruedas están totalmente desaconsejados, siempre es más cómodo el uso de bolsas o bolsones totalmente flexibles.

Si tratamos de recordar las imágenes vistas de las tropas en formación antes de embarcar, veremos que a su lado siempre aparecen bolsas, bolsones o sacos, nunca maletas o troley's, cuando los profesionales actúan así, por algo será.

Alimentación

Aunque el barco dispone de cocina, para navegaciones de uno o dos días no se instalan las botellas de butano.

Nuestra sugerencia para los no muy habituados a navegar son alimentos sencillos y ligeros, es preferible comer en pequeñas cantidades a lo largo del día que realizar una sola comida copiosa, alimentos como los frutos secos, sanwiches refrigerados (que encontraremos en cualquier supermercado), fruta fresca y similares son los más adecuados.

Un bocadillo de jamón en la montaña puede ser delicioso, en el mar el pan a las pocas horas apenas es comestible y el jamón salvo que esté loncheado y envaso al vacío, igualmente a las pocas horas se ha convertido en carne cruda.

Bebidas

Cualquier tipo de refresco o zumo natural generalmente es bien aceptado por todos los estómagos, no así el vino o la cerveza, hay algunos estómagos, que embarcados, se vuelven más sensibles a estas bebidas.

En el barco Vd. tiene a su disposición para beber, agua embotellada en cantidad suficiente.

Salud - Posibilidad de marearse

Si Vd. cree que es candidato a padecer cualquier tipo de mareo, le rogamos consulte con su médico de confianza.

Sin ser obviamente profesionales de la salud, creemos identificar dos tipos de mareo diferente que pueden aparecer juntos o por separado, uno afecta a la cabeza dando la sensación de falta de oxígeno o de riego sanguíneo, el otro afecta a los nervios del estómago haciendo subir los alimentos últimamente ingeridos, por eso se recomienda comer algo, para poder tener "algo" que expulsar, (expulsar solo los jugos gástricos es muy desagradable y no deja la sensación "placentera" de haber soltado lo que nos sobraba)

No olvide consultar a su médico, la forma adecuada de tomar los medicamentos, ya que algunos solo son eficaces si se toman un tiempo antes de embarcar. Recuerde llevar consigo aquellos medicamentos o productos de higiene que necesite con regularidad, en medio del mar no suelen encontrarse farmacias de guardia

Hoteles en Gandia			
Cat	**Hotel**	**Dirección**	**Teléfono**
4	Bayren	Paseo de Neptuno nº 62	962 840 300
4	Bayren Parc	c/ Mallorca nº 19	962 840 700
4	Magic Villa Luz	c/ Castilla la Mancha, s/n	962 841 512
4	Oasis Gandia Palace	c/ Rioja nº 41-43	962 848 200
4	Principal	c/ Clot de la Mota nº 38	962 846 566
4	Tano Resort	Crta Acequia del Rey, s/n	962 845 393
3	Albatros	c/ Clot de la Mota nº 11	962 845 600
3	Cibeles	c/ Clot de la Mota nº 9	962 848 083
3	Gijón	c/ Navegante nº 5	962 848 888
3	Riviera	Paseo de Neptuno nº 28	962 845 042
3	Safari	c/ Legazpi nº 3	962 848 054
3	San Luis	Paseo de Neptuno nº 5	962 840 800

Toilette - Inodoro

Para los no habituados a las embarcaciones de recreo, queremos destacar las grandes diferencias entre un inodoro doméstico y uno marino. La principal diferencia es el sentido de circulación del agua, en el inodoro doméstico, pulsamos un botón y el agua cae, arrastrando lo depositado que se va “hacia abajo”

En el inodoro de una embarcación de recreo, máxime si es de vela, uno de los mayores lujos de que se dispone es abrir un grifo y que salga agua; los depósitos están en la parte inferior del barco y el agua “ha de subir” por medio de unas bombas y un grupo de presión que consumen una gran cantidad de energía eléctrica. El circuito del agua del inodoro además ha de cumplir otra condición: no puede caer al mar (el convenio Marpol lo prohíbe) por lo tanto si hemos de ahorrar energía eléctrica y agua dulce (también escasa) solo podemos hacer una cosa:

Con una bomba manual hemos de hacer “subir” el agua del mar a la taza del inodoro para limpiarlo y con la misma bomba impulsar este agua de mar hacia un depósito de recogida de aguas sucias situado a la altura de nuestras cabezas.

Antes de su uso verificar que el grifo de fondo de entrada de agua (bajo el lavabo) está abierto. Tras la bomba impulsora está la llave de paso de agua: verificar que está abierta y que el agua puede ser bombeada normalmente (ver iconos junto a la bomba y palanca de apertura-cierre)

Por razones de seguridad (pérdida de equilibrio o cierre accidental de la tapa debido a un golpe de mar) se recomienda usar el inodoro siempre en posición de sentado.

No arrojar o depositar en el inodoro nada que “previamente no hayamos comido” con la única excepción del papel higiénico usado. El papel higiénico se encuentra, como los grifos de fondo, tras la puerta bajo el lavabo. También aquí hay una papelera para otros restos o basuras (pañuelos y toallas desechables, compresas, papeles de caramelos, tabaco u otros envases, etc. etc.) Otra papelera / cubo de basura está disponible bajo el fregadero de la cocina

Tras su uso y una vez limpio el inodoro, cerrar los grifos de fondo

En puerto, la llave de descarga del depósito de aguas negras debe estar siempre cerrada, este depósito debe ser vaciado por aspiración en los servicios de recogida del puerto o en navegación a más de 12 millas de la costa (22,5 Km) mientras se navega a más de 4 nudos (anexo V del convenio MARPOL)

El convenio MARPOL también establece la prohibición de arrojar al mar cualquier tipo de resto oleoso o de hidrocarburos, plásticos y otros materiales sintéticos de cualquier tipo, substancias decolorantes, etc, etc.

Operaciones previas a zarpar

	Combustible no fiarse del indicador de nivel		Agua dulce
	Agua potable y alimentos		Ropa de abrigo
	Abrir grifos de fondo del motor (2)		Arrancar el motor (punto muerto)
	Retirar conexión de 230 Vca		Verificar tensión de las baterías
	Cerrar todas escotillas del salón y de los camarotes de popa		Cerrar escotilla del camarote de proa
	Colocar la corredera en su sitio, secando con una esponja el agua que se haya embarcado		Verificar el cuadro eléctrico conectando los circuitos eléctricos necesarios y probando bombas
	Verificar funcionamiento de la radio informando al Club Náutico de la próxima partida y rumbo previsto.		Verificar instrumentación electrónica
	Conectar el cargador del WT		Retirar el escalón de acceso
	Realizar una segunda verificación de todos los puntos anteriores		Soltar amarras en el orden que aconseje el viento reinante
Salir del pantalán a marcha muy lenta, un nudo dentro del Club Náutico y dos-tres nudos en la dársena comercial.			

Motor Yanmar 3YM30 Potencia 22 kW / 30 CV	Consumo combustible (aproximado)	autonomía (aproximado)
2.000 rpm	1,2 l/h	60 h
2.250 rpm	1,7 l/h	45 h
2.500 rpm	**2,5 l/h**	**30 h**
2.750 rmp	3,2 l/h	23 h
3.000 rpm	4,0 l/h	18 h
3.250 rpm	5,2 l/h	14 h
3.500 rpm	7,01/h	11 h
Par motor máximo / régimen optimo = 2.500 rpm		

Maniobra de zarpar

La maniobra de soltar amarras para zarpar depende en gran medida de la tripulación disponible y de las condiciones del viento, en condiciones normales proceder de la siguiente forma:

Desconectar el cable de 230 Vca, en este orden: del poste de alimentación de muelle en primer lugar y del barco en segundo lugar, dejandolo adujado en el muelle.

Soltar y adujar en el muelle las amarras cruzadas de popa. Recoger el escalón de acceso en el muelle

Largar al fondo del mar las guías laterales de las amarras de proa.

Verificar que el timón está a la vía, arrancar el motor y dar avante mínimo para mantener el barco separado del muelle.

Soltar las amarras de proa, verificando que van al fondo

Desengranar la hélice, para permitir que el barco retroceda ligeramente y se puedan quitar las amarras de popa.

Soltar las amarras de popa; conviene procurar que las amarras queden en el muelle de tal manera que al regreso sean fácilmente recuperables con el bichero si no tuviéramos ayuda del marinero.

Con el timón a la vía, dar avante mínimo y sólo cuando la popa haya sobrepasado las amarras del barco situado a babor, virar todo a estribor hasta enfilar la salida del club náutico.

Si el viento nos empujase contra el barco situado a babor, no dudar en girar el timón a babor para que la popa se separe del barco vecino y de sus amarras.

Maniobra de atraque y amarre

Igual que para la maniobra de zarpar, depende de la tripulación disponible y del viento reinante en el momento de la maniobra.

Via radio pedir permiso y ayuda de un marinero antes de entrar al Club Náutico.

Entramos al Club Naútico a la mínina velocidad posible, las defensas colgando por los costados y navegando en paralelo a la escollera (entre cinco y ocho metros) y en linea con ella.

Sobrepasar el pantalán 3 (el nuestro) y al llegar a la altura del pantalán 4 engranar la marcha atrás (al mínimo) el barco debería pararse e iniciar el retroceso a la altura del pantalán nº 5.

Si durante la maniobra anterior hemos mantenido el timón a la vía, es normal que al iniciar el retroceso, la popa caiga claramente a babor, pasados cuatro o cinco segundos ya con arrancada en retroceso, podremos corregir suavemente con el timón para enfilar hacia nuestro lugar de amarre.

Mantenemos la marcha atrás a velocidad mínima, hasta que la popa esté entrando entre las amarras de los barcos adyacentes, momento en que cortamos motor con lo que el barco debería pararse a un metro del pantalán (puede requerir suaves toques de motor)

Con los bicheros recogemos las amarras de popa para fijarlas en sus cornamusas

Con las amarras de popa firmes podemos volver a conectar el motor un mínimo hacia adelante para separar el barco del pantalán

Simultáneamente el marinero nos estará entregando las lineas laterales que nos permiten recuperar las amarras de proa del fondo, cosa que debemos hacer lo antes posible, sobre todo si hay viento para evitar que el barco se cruce.

Con las amarras de proa en sus cornamusas ya podemos realizar con tranquilidad el resto de la maniobra:

Parar el motor, asegurar bien las amarras en sus cornamusas, fijar las guías laterales sobre la cubierta, cerrar grifos de fondo, conectar el cable de 230 Vca (ahora primero en el barco y segundo en el poste de suministro) afirmar las amarras cruzadas de popa, etc. etc.

Operaciones tras atracar y amarrar

Tras amarrar el buque y antes de abandonarlo:

	Cerrar todas las escotillas		Retirar la corredera secando el agua embarcada.
	Cerrar grifos de fondo: 3 bajo el lavabo		Cerrar grifos de fondo: 2 bajo el fregadero
	Cerrar grifos de fondo: 2 en el compartimento del motor, junto al eje de la hélice		Cerrar grifos de fondo: 1 al fondo de la cabina de babor
	Conectar la toma de tierra de 230 Vca para el cargador de baterías		Desconectar todos los circuitos eléctricos no necesarios
	Vaciar la nevera dejando su puerta abierta.		Poner las tapas de la instrumentación electrónica
	Poner la funda de la rueda del timón y bitácora		Sacar la basura (bajo el fregadero y bajo el lavabo)
	Desembarcar todos los pertrechos personales		Verificar nuevamente escotillas y grifos de fondo
	Verificar que todas las luces estén apagadas, WT apagado		Dejar la llave del motor en la mesa de cartas
	Verificar amarras y defensas		Cerrar la puerta
	Baldear la cubierta con agua dulce		Finalmente retirar el escalón del muelle

Seguridad

Escotillas de cubierta:

Navegando a vela NUNCA estarán abiertas, siempre estarán cerradas. La escotilla del camarote de proa puede usarse como salida de emergencia en caso de incendio en popa.

Baño en el mar:

Solo es aconsejable bañarse con el barco fondeado. Está totalmente prohibido (por el alto riesgo) bañarse en el mar con el motor en funcionamiento, igualmente está prohibido que todos los tripulantes abandonen el barco para bañarse (aunque esté anclado).

Llamada de socorro:

Por radio en canal 16 (en HF en Frec. de 2.182 kHz LSB) o pulsador DSC

La llamada de socorro, que tiene prioridad absoluta, comienza con el prefijo:

M'aider - M'aider - M'aider (pronunciado como Medé - Medé - Medé) aquí embarcación PiroStar - PiroStar - PiroStar (como **P**apa - **I**ndia - **R**omeo - **O**scar - **S**ierra - **T**ango - **A**lfa - **R**omeo)

Solicita ayuda por Colisión - Abordaje - Incendio - Riesgo inminente de hundimiento, Piratería, herido o enfermo grave que precise asistencia sanitaria urgente o causa similar

Otras llamadas de urgencia diferentes a las anteriores (por ejemplo hombre al agua al que no es posible de recuperar o tripulante perdido) comenzarán por:
Pan - Pan / Pan - Pan / Pan - Pan aquí embarcación PiroStar - PiroStar - PiroStar (como **P**apa - **I**ndia - **R**omeo - **O**scar - **S**ierra - **T**ango - **A**lfa - **R**omeo)

Avisos y llamadas relativas a la seguridad de la navegación, pecios y otros objetos a la deriva, etc. etc. comienzan con Securité - Securité - Securité

Posición GPS:

Los datos GPS se transmitirán tal como se leen del GPS o en la pantalla de la radio:
Latitud **n n** grados **n n,n** minutos Norte
Longitud **n n n** grados **n n,n** minutos Leste / Oeste

En aguas de Valencia, Alicante y cabo de San Antonio, especificar claramente la

posición leste-oeste)

Para evitar errores, la latitud se expresa con dos dígitos, la longitud con tres dígitos y los minutos con una cifra decimal (no se usan los segundos)

Las llamadas de emergencia hechas a través del canal 70 (tecla Distress de la emisora) automáticamente envían la identificación del barco y su posición GPS

Balsa salvavidas:

En el cofre de estribor de la bañera. Antes de lanzarla al agua no olvidar atarla al barco (dispone de cuchillo para luego cortar el cabo)

Tormenta eléctrica:

Guardar en el horno de la cocina, el WT de VHF, el segundo GPS, compás de demoras, teléfono móvil, relojes y todo equipo electrónico que pueda ser dañado por descargas eléctricas.

Hombre al agua

La primera maniobra será la de marcar en el GPS la posición de "hombre al agua" pulsando MOB durante unos segundos.

A 350 m ya no es posible ver la cabeza de un ser humano en el agua (a velocidad de cinco nudos, representa poco más de 2 minutos) A continuación se procederá con el resto de operaciones: liberar y lanzar el flotador, arrancar el motor, fijar las amarras de atraque a las cornamusas de popa, etc. etc.

Evacuación en helicóptero:

El helicóptero no puede recoger a una persona en la cubierta de un velero, es preciso situarla en una balsa o similar arrastrada por el barco, arriando velas poner el barco proa al viento y seguir las instrucciones que nos faciliten desde el helicóptero. Podemos fabricar una balsa flotante, con una puerta y algunos chalecos salvavidas atados a ella.

Fondeo:

Arrancar el motor y subirlo a 2.500 rpm antes de usar el molinete (El pulsador rojo en el eje de la palanca del acelerador / cambio de sentido mantiene el "punto muerto", sin engranar el eje de la hélice) Una vez recogida el ancia afirmarla nuevamente en su lugar

Hombre al agua

La embarcación es una plataforma inestable en continuo movimiento con la cubierta mojada y por tanto, resbaladiza en la que el riesgo de que una persona caiga al agua está siempre presente.

De producirse esta emergencia, debe intentarse no perder de vista al náufrago lo cual es difícil teniendo en cuenta el tamaño de la cabeza de un hombre y que, con toda seguridad, habrá marejada. Esta dificultad es aún mayor si la emergencia se produce de noche. Por ello, los chalecos llevan bandas reflectantes y está provistos de silbato. Si tenemos la fortuna de no perder de vista al náufrago o hemos conseguido localizarlo, la maniobra de recogida también va a entrañar serias dificultades.

La capacidad fisiológica del ojo humano le permite discriminar un objeto, dentro de un ángulo de dos minutos de arco, lo que equivale a decir, que una cabeza humana supuesta de 20 centímetros de diámetro, que es la parte del cuerpo que habitualmente sobresale del agua, puede ser vista en condiciones favorables hasta 345 metros de distancia (sin tener en cuenta la capacidad visual del observador, los factores meteorológicos, posición del sol, etc. que pueden disminuir esta distancia)

Como las posibilidades de supervivencia de un hombre en el agua dependen, además de su constitución, estado físico y protección contra el frío, el tiempo de permanencia en el agua se estima:

Con el agua a 17º se estima que el tiempo máximo de permanencia estaría sobre las dos - tres horas, con el agua a 10º sería entre 20 y 6 minutos, por lo que es necesario proceder con la mayor rapidez posible a su búsqueda y rescate.

Pero en todo caso, la prevención es un factor importante de seguridad. Por ello, para evitar el accidente de Hombre al Agua, los desplazamientos por cubierta deberán reducirse ai mínimo imprescindible en cuanto el balance y las cabezadas empiecen a ser importantes.

En caso de que el estado de la mar empeore, el número de tripulantes en cubierta se limitará al imprescindible para la maniobra. En todo caso, estos tripulantes deberán utilizar el arnés de seguridad y el chaleco salvavidas. De noche se iluminará la cubierta si hay que realizar alguna maniobra; se usará calzado antideslizante y los tripulantes se asirán a los pasamanos en todos los desplazamientos por cubierta. La cubierta deberá estar "limpia" de obstáculos.

Pero lo más importante es que la tripulación sea consciente de este riesgo y esté entrenada para reaccionar de forma inmediata para lo que debe haber sido adiestrada.

El patrón también deberá tener previsto un sistema de recogida e izado a bordo del náufrago.

Cuando se produce la emergencia, en el momento de apercibirse de la caida de una persona al agua, el que le haya visto caer (que muchas veces no será el patrón) gritará "hombre al agua por babor, o por estribor" (y pedirá que marquen la posición MOB en el GPS) procurando no perder de vista al náufrago, cosa que ocurre con frecuencia al menor oleaje existente, ya que la cabeza o parte alta de ella, que es lo que sobresale del agua, no destaca ni por su volumen ni por su contraste en color.

Los tripulantes arrojarán los objetos flotantes que encuentren más a mano: salvavidas, flotadores, etc, cerca del naufrago para que pueda asirse, y también para que sirvan de referencia si lo perdemos de vista. Si es de noche la guindola con luz o los objetos flotantes iluminados con focos, nos llevarán hasta el náufrago.

El timonel, al oir los gritos de "hombre al agua", meterá todo el timón a la banda de caída del náufrago para separar la popa y librarle de la hélice que, con su corriente de aspiración, podría producirle serios daños.

El timonel pulsará la tecla MOB del GPS, para que quede registrada la posición en que cayó el náufrago y para que luego nos indique el rumbo para volver al lugar de la caida.

Los gritos de "hombre al agua por Babor o por Estribor." sirven para que se entere el resto de la tripulación de la emergencia, ya que en la mar, con mal tiempo, el ruido que produce el viento dificulta la audición, y también para que si el náufrago los oye, le sirvan de consuelo y confianza.

Si hay barcos en las proximidades se les informará por radio (emitiendo la señal de urgencia: PAN- PAN tres veces, dando cuenta de la emergencia y de la situación donde se produjo), y emitiendo como mínimo seis pitadas cortas e izando la bandera "Oscar" del Código internacional de Señales.

Aquí podemos recordar y aplicar una máxima que montañeros y alpinistas siempre tienen presente:

1º Lo importante es regresar todos

2º Lo deseable es regresar como amigos

3º Y si además se alcanza la cumbre. . . eso debe ser la Gloria

Radio VHF

Peticion de socorro vía DSC:

Una breve pulsación de la tecla DISTRESS nos muestra el menú de llamadas de socorro preprogramadas que podemos hacer:

UNDESIGNATED	Sin especificar
FIRE . . .	Fuego
FLOODING .	Inundación
COLLISION .	Colisión
GROUNDING .	Encallamiento
CAPSIZING .	Zozobrando
SINKING . .	Hundiendose
ADRIFT . .	Sin gobierno
ABANDONING .	Abandono del buque
PIRACY . .	Piratas
MAN OVER BOARD	Hombre al agua

Manteniendo pulsada 3 seg. la tecla DISTRESS lanzamos, via Ch 70 la petición de socorro y el equipo conmuta al canal 16, a la vez que suena un tono de confirmación de señal enviada (se silencia pulsando CLEAR) y espera confirmación digital.

Hasta que no se reciba acuse de recibo, cada 3-4 min se reenvía la señal de alarma o hasta que pulsemos CLEAR por segunda vez

Recepción llamadas DSC:

Al recibir una llamada de socorro DSC, el equipo conmuta al canal 16 y suena un tono de alerta (con el MENU DSC se podría evitar el cambio automático al canal 16)

Llamadas individuales DSC:

Seleccionar el número MMSI al que se desea llamar, elegir el canal propuesto y esperar respuesta

Canales especiales:

Canal 16 = Llamadas de Socorro (M'aider) Urgencia (Pan-Pan) y Seguridad (Securité) y Canal de llamada genérica

Canal 9 = Clubes náuticos / **Canal 70** = Llamadas DSC
Canales 87 y 88 = AIS (Rx en 161.975 y 162.025 y Tx en 157.375 y 157.425)

Canales Simplex:

06 = 156.300	08 = 156.400	09 = 156.450
10 = 156.500	11 = 156.550	12 = 156.600
13 = 156.650	14 = 156.700	15 = 156.750
16 = 156.800	17 = 156.850	67 = 156.375
68 = 156.425	69 = 156.475	71 = 156.575
72 = 156.625	73 = 156.675	74 = 156.725
75 = 156.775	76 = 156.825	77 = 156.875

Comunicación Club Náutico de Gandia para pedir ayuda de amarre, (desde la bocana del Club Náutico)

Náutico de Gandia / Náutico de Gandia.....Aquí la embarcación PiroStar

Si fuera necesario: Náutico de Gandia aquí embarcación PiroStar como: **P**apa, **I**ndia, **R**omeo, **O**scar, **S**ierra, **T**ango, **A**lfa, **R**omeo

Estamos en la bocana del Club Náutico
Quisiéramos un poco de ayuda para atracar en el pantalán nº 3, ¿nos pueden enviar un marinero al pantalán nº 3 por favor?

Sirena de niebla

En los cofres del salón se guarda un altavoz, que puede ser usado como sirena de niebla conectada a la radio.

Sirenas: Pulsando MENU-DCS accedemos a HAlL / FOG / xx. seleccionamos FOG y aquí los diferentes modo de sirena de niebla:

Manual: Pulsando el PTT

Automáticas:

PWR MAKE WY	Barco a motor navegando
NOT MAKE WY	Barco a motor sin arrancada
SAIL / FISHNG	Velero o pesquero sin arrancada
RSTRICT / TOW	Cap. maniobra restring. o remolcando
UNDER TOW	Barco remolcado
PILOT	Barco piloto

AT ANCHOR	Barco fondeado
AGROUND	Barco encallado

Intercomunicador: Pulsando HAILER / INTERCOM (si tenemos un altavoz dinámico conectado) activamos la función intercomunicador (ida y vuelta) entre el micro y el altavoz remoto

Agua dulce refrigeración (anticongelante): 5 + 1 litros
Aceite lubricante: 3 litros, tipo 15 W40 SAE
Aceite lubricante transmisión: 0,3 litros, tipo 80 - 90 SAE
A estribor están filtros de combustible (vaciar periódicamente), aceite y varilla de nivel, bajo el filtro de aire, está el pulsador de paro de emergencia, caso de no funcionar el pulsador del panel de control.
A babor están intercambiador de calor, motor arranque, alternador y palanca de cambio, también está la llave del grifo de combustible
A proa bomba agua salada

Cargador de Baterías
Situado en el camarote de babor
Tiene salidas para tres baterías independientes, aunque las considera como dos baterías.
La entrada de 230 Vca, la hace por el conector central
El conector de la derecha (a popa) con sus dos circuitos parece ser la distribución de 230 Vca

El conector de la izquierda (a proa) parece ser las dos salidas para cargar los dos conjuntos de baterías

Entre este y la entrada de 230 Vca está el pulsador para el modo “noche" En el interior están los microswitches para adaptar el cargador a las baterías

Pilotos:
Junto a los interruptores de 230 Vca hay un piloto amarillo, testigo de los 230 Vca
Piloto amarillo apagado = no hay 230 Vca
Piloto amarilio encendido = disponemos de 230 Vca aplicados al cargador. En el cuerpo central hay otro piloto:
LED naranja = Baterías en carga durante un máximo de 6 horas
LED naranja parpadeando = Ecualizando baterías, tras la carga durante un máximo de 4 horas
LED verde parpadeando = Baterías cargadas, en flotación
LED verde parpadeando rápidamente = Cargador en modo nocturno
LED naranja parpadeando rápidamente = Activada la protección de exceso temperatura, el cargador pasa a reposo
LED rojo parpadeando = Exceso de temperatura, verificar circuitos y detectar el fallo
LED rojo = No funciona el cargador / fusibles
Pulsando el pulsador situado entre la entrada de 230 Vca y las salidas hacia las baterías, está el pulsador de modo nocturno. Para activar el modo nocturno, apretar el pulsador por más de tres segundos (esto desactiva el ventilador durante diez horas)

Estiba

Cabina de proa:

Bajo las colchonetas:
A proa: estiba triangular, 6 chalecos salvavidas, estuche de pirotecnia.
A popa del depósito está el ancla flotante, el depósito de agua dulce con indicador de nivel (E = empty - vacio: F = full - lleno) por la parte superior a estribor salen dos tubos blancos, el grueso para llenado, el fino de rebose, que pasan por el armario de estribor. Por el armario de babor pasan los tubos de llenado y rebose del tanque de agua dulce situado bajo el banco de babor.
Armario de estribor para ropa larga
Armario de babor: tres estantes cerrados y cajón abierto inferior en parte baja

Salón:
Banco de babor:
A proa, tras el respaldo, grupo de presión de agua dulce y llave selectora de depósitos de agua.
Bajo el asiento: a proa depósito de agua (se recomienda gastar inicialmente el agua de este depósito, dejando el de proa como reserva)
Resto para estiba
Banco de estribor: estiba general

Cocina:
Nevera: ajustar ei termóstato a la mínima refrigeración posible (funciona a 12 Vcc) y el fusible recomendado es de 15 Amp
Bajo la pila dos grifos de fondo: uno para el desagüe de la pila y el segundo para el suministro de agua de mar a través de la bomba de pie.

Toilette:
Bajo el lavabo y tras la puerta está el rollo de papel higiénico y una pequeña papelera.
El inodoro solo admite "restos orgánicos humanos" o como más gráficamente indica su manual de instrucciones solo admite "aquello que previamente hallamos comido"
Bajo el lavabo también encontramos tres grifos de fondo: toma de agua para el inodoro, desagüe del lavabo y vaciado del depósito de aguas negras (solo a más de doce millas de la costa)
A la izquierda del lavabo un puisador activa la bomba de desagüe de la ducha.
La bomba aspirante-impeiente del inodoro, dispone junto a la empuñadura de su émbolo de una palanquita para abrir-cerrar el paso del agua de mar aspirada, en reposo debe estar cerrada.

Cabina de estribor:
Bajo las colchonetas: termo de agua con su enchufe de 230 Vca y acceso a los grifos de fondo, dos, para la refrigeración del motor y la refrigeración del eje de la hélice

En el armario está situado el compás electrónico del piloto automático, no depositar objetos metálicos o magnéticos en este armario.

Cabina de babor:
También tenemos acceso a los grifos de fondo del motor y a la llave de paso del combustible
Al fondo de la cabina, tras un registro practicable está el grifo de fondo para el desague del arcón de babor de la bañera.
Al frente y al pie de las colchonetas están los diferentes interruptores de control de las baterías y molinete.

Bajo las colchonetas, junto a las baterías, está el cargador de las mismas, dispone de dos interruptores para dos lineas de salidas adicionales y en el lateral derecho del cargador, un pulsador permite activar el "modo noche" (diez horas de carga lenta sin activar su ventilador)

Escala de viento Beaufort				Escala Douglas del estado de la mar de viento		
Fuerza	Velocidad Nudos	Velocidad Km/h	Nombre	Escala	Nombre	Olas (m)
0	1	2	Calma	**0**	Calma	0
Imposible la navegación a vela. Mar llana, como un espejo						
1	1 - 3	2 -5	Ventolina	**1**	Rizada	0 a 0,1
2	4 - 6	6 - 11	Flojito			
Empieza a rizarse el mar, brisa muy débil						
3	7 - 10	12 - 19	Flojo	**2**	Marejadilla	0,1 a 0,5
Algún borreguillo, Brisa débil, pequeñas olas						
4	11 - 16	20 - 28	Bonancible	**3**	Marejada	0,5 a 1,25
Navegación incómoda para embarcaciones menores sin cubierta. Brisa moderada, pequeñas olas creciendo con borreguillos						
5	17 - 21	29 - 38	Fresquito	**4**	Fuerte marejada	1,25 a 2,5
Navegación arriesgada para embarcaciones sin cubierta. Brisa fresca, olas medianas alargadas, borreguillos con alguna salpicadura						
6	22 - 27	39 - 49	Fresco	**5**	Gruesa	2,5 a 4
Navegación peligrosa para embarcaciones menores. Brisa fuerte, con rachas atemporaladas, se forman olas grandes con salpicaduras frecuentes						
7	28 - 33	50 - 61	Frescachón	**6**	Muy Gruesa	4 a 6
Navegación peligrosa para embarcaciones con cubierta. Viento fuerte, intervalos de temporal El mar crece; la espuma blanca que proviene de las olas es arrastrada por el viento						
8	34 - 40	62 - 74	Temporal	**7**	Arbolada	6 a 9
9	41 - 47	75 - 88	Temporal fuerte			
Navegación peligrosa para cualquier buque. Grandes olas rompientes con espesas estelas de espuma a lo largo del viento, las salpicaduras reducen la visibilidad, en su conjunto la superficie del mar está blanca						
10	48 - 55	89 - 102	Temporal duro	**8**	Montañosa	9 a 14
11	56 - 63	103 - 117	Temporal muy duro			
Se hace imposible la navegación. La visibilidad se reduce. Olas de altura excepcional, (pueden perderse de vista tras ellas barcos de tonelaje pequeño y medio), mar cubierta de espuma						
12	> 64	> 118	Temporal huracanado	**9**	Enorme	Mas de 14
Huracán de categoría 1. El aire está lleno de espuma, visibilidad casi nula						

Sonda - Corredera

Sonda 1 Depth
DEPTH con flecha) arriba 1 fiecha V abajo indica la sonda actual y la tendencia a subir) el fondo marino (disminuir profundidad) o bajar V el fondo marino (aumentar profundidad)

Las sucesivas pulsaciones de DEPTH muestran
Nivel de alarma de falta de calado)
Nivel de alarma de profundidad máxima V
Nivel de alarma de fondeo "mínimo")
Nivel de alarma de fondeo “máximo" Y

Corredera / Speed

Speed: Veiocidad actual
Speed max: Velocidad máxima
Speed AVG: Veiocidad media
Speed VMG: Velocidad corregida por el anemómetro
Puesta a cero de Speed AVG y Speed VMG, pulsando 2 seg. el pulsador reset

Totalizador / Cronómetro / Termómetro / Trip
Log: Totalizador cuenta-millas
Trip: Totalizador de la sesión
Sea: Termómetro
Timer: Cronómetro
Cronómetro regresivo 5 minutos
Cronómetro regresivo 10 minutos
Equipo de viento
Velocidad aparente del viento
Velocidad real del viento
VMG Velocity made good: Vel. de avance contra el viento
Tack heading
Pulsando Disp nos muestra:
Velocidad real/aparente del viento Grado Beaufort
Max. velocidad (reset con track) Alarma velocidad mxima
Alarma velocidad minima . Alarma max. ángulo aparente
Alarma min. ángulo aparente

GPS A-60
Posición / Fecha y hora / Histórico temperatura agua / Profundidad Velocidad / Voltimetro

Teléfonos

012	Protección civil, Bomberos, ambulancias, etc. etc.
062	Guardia Civil
962 841 050	Real Club Náutico de Gandia
900 202 202	Sasemar - Salvamento Marítimo
963 679 302 963 679 204	Sasemar - Salvamento Marítimo - Valencia Telefax: 963 679 403 - Email: vaiencia@sasemar.es
971 724 562	Sasemar - Salvamento Marítimo - Palma de Mallorca Telefax: 971 728 352 - Email: palma@sasemar.es
962 873 861	Cruz Roja Española
962 950 005	Ambulancias Tarin
962 959 200	Hospital San Francisco de Borja
962 959 228	Urgencias Hospital Gandia
962 843 000	Radio Taxi Playa
962 872 120	Radio Taxi Gandia
902 240 202	Renfe
962 871 064	Auto Res
962 878 800	Policía Local Gandia
965 130 095	Autoridad Portuaria de Alicante
965 019 420	Sanidad Exterior Puerto Alicante (965 926 554)
963 939 599	Autoridad Portuaria de Valencia

Números MMSI

111 224 505	Helimer 205, helicóptero SAR
111 224 507	Helicóptero SAR

Navegación a rumbo diferenfe al deseado

Velocidad de avance sobre el rumbo deseado, cuando se conoce rumbo y velocidad real

VMG o Veff = Vr * cos diferencia rumbos

Dif. rumbos	coseno	Dif. rumbos	coseno	Dif. rumbos	coseno
5	0,996	35	0,819	65	0,422
10	0,984	40	0,766	70	0,342
15	0,965	45	0,707	75	0,258
20	0,939	50	0,642	80	0,173
25	0,906	55	0,573	85	0,087
30	0,866	60	0,500	90	0,000

Internet: http://www.

salvamentomaritimo.es	Sasemar - Salvamento Marítimo
aemet.es	Agencia estatal de meteorología
cotweb.com	Meteo en francés
eltiempo.es	Servicio Meteorológico
meteogandia.com	Información meteo local, ver en pantalla 1280x960
meteonews.ch	Meteo en francés y español
passageweather.com	Servicio Meteorológico para navegantes
sat24.com	Meteo
weather.edition.cnn.com/weather /intl/forecast	Servicio Meteorológico de la CNN
weatheronline.co.uk/sailing/wind	Servicio Meteorológico
windfinder.com/weatherforecast	Servicio Meteorológico
tutiempo.net	Fases lunares
windguru.cz/es	Servicio Meteorológico
marinetraffic.com	AIS
shipploter.com	AIS
shipais.com	AIS movimientos de buques en aguas inglesas
atlantic-source.com	AIS en español
atposition.com	AIS vía satélite
localizatodo.com	AIS
coaa.co.uk/shioobtter	AIS
discriminator.nl	AIS
rcngandia.com	Real Club Náutico de Gandia usuario: RCNG, clave: 1964
voilesetvoiliers.com	Revista francesa
courseaularge.com	Revista francesa

fondear.com	Web con información de todos los puertos
shipspotting.com	Fotos de barcos login = prirostar - pirostar

Puertos y Clubes Náuticos en Valencia y Alicante

Latitud		Longitud			Puerto	Teléfono	Servicios
deg	min	deg	min	E/W			
					Pto Siles Canet de En Berenguer (Sagunto)	962 608 13	
					CN Port Sa Playa (Alboraya)	963 550 033	
					ON Marina Canal de La Fontana (Puzol)	961 465 77	
					RCN Valencia	963 679 011	
					CN El Perelló (Sueca)	961 770 386	
39	09,0	000	13,5	W	CN Cullera, fluvial	961 521 154 961 721 154	
38	59,5	000	08,0	W	CN Gandia	962 841 050	
38	55,9	000	05,1	W	CN La Goleta, Oliva Confirmar calado libre mayor de 2 metros	962 853 423 965 780 989	Sin calado
38	51,2	000	08,0	E	CN Denia M Denia	965 780 989 965 780 945 966 424 307	
38	48,0	000	13,0	E	Cabo de La Nao		
38	47,5	000	11,6	E	Javea	966 460 555	
38	46,4	000	11,6	E	La Fontana, canal		
38	40,7	000	08,3	E	CN Moraira / Teulada	965 744 319 965 744 461	
38	39,6	000	06,6	E	CN Les Bassetes	965 835 428	
38	38,0	000	03,4	E	CN Calpe CN Les Basetes (Calpe)	965 834 931 965 832 534 965 831 213	
38	37,9	000	02,6	E	CN Puerto Cabo Blanco	965 831 337	
38	37,4	000	00,3		Luis Campomanes (Altea)	965 842 307 965 845 552	
38	37,2	000	00,8	W	La Galera		
38	36,8	000	01,3	W	l'Olla de Altea	965 841 591	
38	34,9	000	03,0	W	CN Altea	965 841 591 965 842 185	
					CN Mascarrat (Altea)	965 842 200	
38	32,0	000	08,0	W	CN Benidorm	965 853 067	No definido
38	30,0	000	13,4	W	CN Villajoyosa	965 893 606	
38	25,3	000	22,9	W	CN Campello	965 631 748 965 633 400	

Latitud		Longitud			Puerto	Teléfono	Servicios
deg	min	deg	min	E/W			
38	21,4	000	26,6	W	CN Costa Blanca (Alicante)	965 154 491	
38	19,7	000	29,4	W	M Alicante RC Regatas	965 140 467 965 218 600	Luz verde
38	11,2	000	32,5	W	Esparto		
38	10,9	000	34,2	W	Santa Pola	965 412 403	
38	10,5	000	28,9	W	Isla de Tabarca	965 413 574	Confirmar calado
					Torrevieja	965 710 108	
					Cabo Roig		
					CN Miguel Caballero Dehesa de Campoamor	965 320 386	
					Torre de la Horadada	966 769 087	
Puertos y Clubes Náuticos en Ibiza							
38	54,7	001	26,6	E	Marina Botafoch	971 311 711	
38	54,7	001	26,6	E	Ibiza Magna	971 193 870	Para megayates
38	54,5	001	26,8	E	Ibiza Nueva	971 312 062	
38	54,5	001	26,0	E	CN Ibiza	971 313 363	
38	58,3	001	17,4	E	San Antonio	Tfno: 971 340 503 - VHF: 9-14 port.santantoni@portsib.es Horario: 0800-1500, 0800-2000	
38	58,3	001	17,4	E	CN San Antonio	971 340 645	
38	59,1	001	32,3	E	Santa Eulalia	971 336 161	ptostaeulalia@interbook. net
38	44,0	001	25,0	E	Marina Formentera	971 322 345	
38	44,0	001	25,0	E	Formentera Mar	971 323 325	

Cabrera / VHF: 9 / Es parque Nacional Maritimo y Terrestre, Solicitar permiso previo e información en los Tfno: 971 725 010 - 971 725 384 - Fax: 971 725 585

Mallorca

Port Andratx / 39º 32' 43.32" N 002º 23' 06,24" E / Tfno: 971 674 216 / port.andratxcportsib.es / 0800-1500 / 0800-2000

CV Port Antratx - 39º 32' 5" N 002º 22' 5" E VHF: 9 / Tfno: 971 671 721 / 971 672 337
cvpa@sereebal.com www.cvpa.es

CN Santa Ponça - 39º 30' N 002º 28' 5" E VHF: 9 / Tfno: 971 694 950 cnsp@arrakis.es

Port Adriano - 39º 29,6' N - 002-28,3'E Tfno: 971 232 494 info@portadriano.com

PortalsVells-39º28'N - 002º31'E / Tfno: 971 764 441 emiliovalls@geinsal.com / Sin combustible
CN Palmanova - 390 31' N - 0020 32'E / Tfno: 971 681 055 cnpc@eresmas.com / Sin combustible

Puerto Portals 39º 32'1N - 002º34' 8"E VHF:9 / Tfno: 971 171 100 marina@puertoportals.com / Sin combustible

Esc Nal Vela Calanova - 39º 34 N - 002º 35' E / Tfno: 971 402 512 correu@calanova.caib.es

CN Cala Gamba-39º32'N - 002º41'E / Tfno: 971 261 849 infocncg@clubnauticcalagamba.com www.cnc.es (servicios meteorologicos)

CM San Antonio de la Playa -39º32'N - 002º43'E / Tfno: 971 745 076 cmsapccmsap.com

CN s'Arenal 39 30' 2" N - 002º 44' 9" E / Tfno: 971 440 267 / 971 440 142 / jcarbonell@cnarenal.com

CN s'Estanyol 39º22'N - 002º55'E / Tfno: 971 640 085 cnestanyol@cnestanyol.es

Port colonia Sant Jordi - 39-18- N - 0020 59' E / Tfno: 971 656 224 / port.coloniasantjordi@portsib.es

Contrato de arrendamiento / Condiciones particulares

BLANES **empresarial sl**, como armador-propietario de la embarcación PiroStar anteriormente descrita la cede en arrendamiento - alquiler por el precio y tiempo pactados (Euros/dia) de ....a D....................................... con DNI ....

Blanes empresarial hace especial advertencia al arrendatario de las siguientes condiciones que obligatoriamente deben ser observadas por este:

* En todo momento debe encontrarse a bordo (salvo cuando estén fondeados en un puerto) una persona con la titulación mínima requerida para el gobierno de la embarcación (PER).

* La embarcación PiroStar está despachada para una navegación en zona 3, no pudiendo navegar a más de 25 millas de la costa, ni con más de siete personas a bordo.

* El patrón y/o arrendatario se comprometen a la má estricta observancia de toda normativa aplicable a la navegación, especialmente los convenios internacionales RIPA o ColRegs (reglamento de abordajes) y Marpol.

* El patrón y/o arrendatario serán responsables de cualquier infracción de las normas aplicables indicadas.

* Con independencia de quien pueda tener preferencia de paso, se le recuerda al patrón que en la dársena comercial del puerto de Gandia o en cualquier otro puerto, una embarcación de recreo, aunque navegue a vela, debe ceder el paso a los barcos pesqueros, mercantes u otros barcos que desarrollen cualquier actividad en el interior del puerto.

* La embarcación y sus pasajeros están asegurados en cuantía superior a la establecida por la ley, no obstante si desean ampliar las coberturas del seguro les rogamos consulte la posibilidad de aumentar las garantías del mismo.

* Mástil y velamen sin embargo están excluidos del seguro, por lo que en este acto el arrendatario deposita una fianza de ....euros para responder de posibles daños ocasionados al sistema del velamen o a cualquier otra parte de la embarcación o a su armamento.

* La fianza servirá de garantía y responderá de los daños que el arrendatario haya podido causar a la embarcación y el resto será devuelta a la finalización del alquiler, tras la verificación del estado general de la embarcación

El arrendador   El Arrendatario

Contrato de arrendamiento / Condiciones particulares

BLANES **empresarial sl**, como armador-propietario de la embarcación PiroStar anteriormente descrita la cede en arrendamiento - alquiler por el precio y tiempo pactados (Euros/dia) de ....a D....................................... con DNI ....

Blanes empresarial hace especial advertencia al arrendatario de las siguientes condiciones que obligatoriamente deben ser observadas por este:

*   En todo momento debe encontrarse a bordo (salvo cuando estén fondeados en un puerto) una persona con la titulación mínima requerida para el gobierno de la embarcación (PER).

*   La embarcación PiroStar está despachada para una navegación en zona 3, no pudiendo navegar a más de 25 millas de la costa, ni con más de siete personas a bordo.

*   El patrón y/o arrendatario se comprometen a la má estricta observancia de toda normativa aplicable a la navegación, especialmente los convenios internacionales RIPA o ColRegs (reglamento de abordajes) y Marpol.

*   El patrón y/o arrendatario serán responsables de cualquier infracción de las normas aplicables indicadas.

*   Con independencia de quien pueda tener preferencia de paso, se le recuerda al patrón que en la dársena comercial del puerto de Gandia o en cualquier otro puerto, una embarcación de recreo, aunque navegue a vela, debe ceder el paso a los barcos pesqueros, mercantes u otros barcos que desarrollen cualquier actividad en el interior del puerto.

*   La embarcación y sus pasajeros están asegurados en cuantía superior a la establecida por la ley, no obstante si desean ampliar las coberturas del seguro les rogamos consulte la posibilidad de aumentar las garantías del mismo.

*   Mástil y velamen sin embargo están excluidos del seguro, por lo que en este acto el arrendatario deposita una fianza de ....euros para responder de posibles daños ocasionados al sistema del velamen o a cualquier otra parte de la embarcación o a su armamento.

*   La fianza servirá de garantía y responderá de los daños que el arrendatario haya podido causar a la embarcación y el resto será devuelta a la finalización del alquiler, tras la verificación del estado general de la embarcación

El arrendador   El Arrendatario